**06 ИЮЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.06; МИНТРАНС ГОТОВИТ ИЗМЕНЕНИЯ В НАЛОГОВЫЙ КОДЕКС, ОТМЕНЯЮЩИЕ ЛЬГОТЫ ПО НДС НА АЭРОПОРТОВЫЕ УСЛУГИ

**Минтранс** РФ готовит изменения в Налоговый кодекс, которые отменяют льготный НДС на аэропортовые услуги.

Уведомление о начале разработки законопроекта опубликовано на сайте regulation.gov.ru в среду.

«Предлагаемый порядок вносит ясность в вопросы налогообложения услуг аэропортов. Одновременно с отменой подпункта 22 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса РФ предлагается установить ставку 0 процентов для перечня услуг, оказываемых аэропортами авиакомпаниям в целях осуществления международных воздушных перевозок, а также установление ставки НДС 18% на услуги, оказываемые в аэропортах Российской Федерации, по обслуживанию воздушных судов, выполняющих рейсы на внутренних воздушных линиях», – говорится в сопроводительной информации.

Публичное обсуждение проекта завершится 18 июля 2017 г. Предполагаемый срок вступление в силу закона – январь 2018 г.

О том, что правительство обсуждает соответствующие изменения налогового законодательства, в июне говорил глава **Минтранса** Максим **Соколов**. «Мы эту меру поддерживаем, авиакомпании поддерживают, АЭВТ (Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта – ИФ), также поддерживает министерство финансов. Надеюсь, что эта мера в скором времени будет реализована», – заявлял чиновник.

Сейчас аэропортовые услуги не облагаются НДС, из-за чего аэропорты не могут возмещать налог на услуги поставщиков. От этого особенно страдают аэропорты, инвестирующие в капстроительство или модернизацию.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.05; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РЕШИТЬ ВОПРОС ФИНАНСИРОВАНИЯ ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В 2017-18ГГ

Минфин, **Минтранс** и Минэкономразвития России по поручению премьера Дмитрия Медведева должны подготовить предложения по финансированию в 2017-2018 гг. строительства третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) московского аэропорта «Шереметьево».

«Решить вопрос финансирования мероприятия «Развитие Московского авиационного узла. Строительство комплекса взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) международного аэропорта «Шереметьево», Московская область» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» в 2017-2018 годах с целью реализации указанного мероприятия в полном объеме в соответствии с проектно-сметной документацией, утвержденной ФАУ «Главгосэкспертиза России», – говорится в перечне поручений премьера, опубликованном на сайте кабинета министров.

Предложения должны быть представлены в правительство до 1 августа 2017 г.

К этому же сроку ведомства должны решить вопрос софинансирования строительства пункта пропуска через государственную границу во вновь строящемся терминале аэропорта «Домодедово».

Дефицит средств на строительство ВПП-3 «Шереметьево» в 2018 г. составляет 7,5 млрд руб., говорил в конце июня глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**. Вместе с тем чиновник уверял, что дефицит будет ликвидирован: в качестве варианта рассматриваются средства ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения».

Решение о строительстве ВПП-3 в «Шереметьево» принято в 2009 году, заказчиком является ФГУП АГА(а). Первоначально, с 2012 г., полосу строило ЗАО «Инжтрансстрой» (до декабря 2014 г. входило в «Базовый элемент» Олега Дерипаски), с которой был заключен контракт стоимостью 22,4 млрд руб. В 2014 году готовность объекта составляла 28%. Но в мае 2015 г. компания приостановила строительство, в отношении нее была введена процедура наблюдения.

В 2015 г. правительство РФ утвердило нового генподрядчика – ООО «Трансстроймеханизация» (входит в ПАО «Мостотрест» (MOEX: MSTT)), контракт с ним оценивался в 17,6 млрд руб. Однако в конце 2016 года «Шереметьево» столкнулось с серьезным дефицитом средств на реконструкцию и строительство объектов, находящихся в федеральной собственности. Только на ВПП-3 не хватало, по разным оценкам, от 5 до 13 млрд руб.

### MK.RU; АНДРЕЙ МИРОНОВ; 2017.07.05; В ПОЛЕТ НА ЭЛЕКТРИЧКЕ

Красноярску жизненно необходим запуск железнодорожной ветки от города к аэропорту Емельяново

Проект железнодорожной ветки от Красноярска к аэропорту Емельяново представят в июле текущего года. Детали проекта обсуждались еще в марте. Сегодня общественность города уже вовсю говорит о том, что Красноярску жизненно необходим запуск сообщения с авиаузлом по железной дороге.

В полет на электричке Фото: gelio.livejournal.com

Новая ветка на 90% станет грузовой и лишь на 10% пассажирской. На этом акцентировал внимание **министр транспорта** Красноярского края Сергей Еремин в ходе заседания комитета по промышленной политике, транспорту и связи Законодательного собрания региона. Он рассказал, что для проработки и просчета социально-экономического эффекта проекта инвесторы привлекли одну из ведущих зарубежных консалтинговых компаний. Результаты ее работы планируют представить в **Минтранс** РФ в июле.

Проект железнодорожного сообщения с аэропортом реализуется в соответствии с постановлением Законодательного собрания «О дальнейшем развитии перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, обновлении подвижного состава и реализации проекта «Городская электричка», принятым 16 марта 2017 года. Сергей Еремин подтвердил, что правительство края готово проработать вопрос о применении механизмов государственно-частного партнерства и заемного финансирования, если появятся предложения частных лиц по проекту «Городская электричка».

Быть или не быть

С марта этого года в Красноярске не утихает обсуждение вопросов – быть или не быть железнодорожному сообщению с аэропортом, в каком виде проект будет реализован и по какому маршруту пойдет ветка. По результатам опросов, проведенных аэропортом и Красноярской железной дорогой, горожане практически единодушны в своих желаниях – ветка нужна. А вот какой она будет – здесь мнения расходятся. Приняв за эталон сообщение между столицей и аэропортами московского авиаузла, чиновники и жители города начали обсуждать аэроэкспресс, как единственно возможную форму сообщения, которая реализуется только в крупных аэропортах, с большим пассажиропотоком и движением point-to-point без остановок по схеме «аэропорт-город». Конечно, говорят специалисты, это идеальный вариант, но на практике (Казань и Владивосток) он не работает в аэропортах с меньшим пассажиропотоком.

Предварительные расчеты рабочей группы проекта показали, что рентабельным он может стать лишь в случае организации грузопассажирской ветки с использованием стандартных городских электричек повышенной комфортности. Для аэроэкспресса нужны другие инвестиции, полотно и составы. Окупаемость такого проекта будет значительно длиннее, отмечают эксперты.

Напомним, что о строительстве ветки заговорили во время мартовского визита президента России Владимира Путина в Красноярск. Глава государства поручил тогда министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у разработать соответствующий проект. Участники проекта после трех месяцев расчетов склонились к варианту отправления от станции Бугач с остановками в Минино, Дрокино, Емельяново, на озере Семирадском и в аэропорту.

Именно такой путь наиболее оптимален по охвату населения, социально-экономическому эффекту и рентабельности ветки, уверены специалисты. Помимо обеспечения ресурсами аэропорта Емельяново (ГСМ, стройматериалы), новая ветка станет инструментом для реализации нескольких крупномасштабных проектов в аэропорту, в том числе логистического хаба с частными инвестициями в размере 10 млрд рублей. Уже с 2019 года линия сможет обслуживать более 400 000 пассажиров в год, с учетом жителей населенных пунктов, пассажиров и работников аэропортового комплекса Емельяново, подсчитали специалисты.

Новое лучше старого

Эффект от нового сообщения между Красноярском и аэропортом, по мнению всех опрошенных «МК» экспертов, будет положительным. Одним из ключевых – особенно в преддверии Универсиады-2019 – они считают соответствие требованиям FISU (Международная федерация университетского спорта), которая рекомендует наличие нескольких альтернативных видов транспорта из аэропортов. Помимо этого, строительство ветки пригородного сообщения даст толчок развитию малого и среднего бизнеса. На станциях пригородного сообщения появятся торговля, такси, общественный транспорт до небольших поселков.

Но не все в новом проекте будет связано чисто с экономикой и бизнесом. Не стоит забывать и о другом жизненно важном аспекте – отдыхе красноярцев. Сейчас лето, и многие горожане на своих автомобилях устремились к базе отдыха «Озеро-парк» в Семирадском. Альтернативный транспорт по выходным в сторону Емельяново позволит жителям Красноярска, не имеющим личного авто, с комфортом добраться до места отдыха и избежать пробок.

Современные городские электрички сегодня существенно превосходят городской автобусный транспорт – как с точки зрения комфорта, так и с экологической стороны. Конечно, это не аэроэкспресс в «чистом виде», разница между ними в скорости всего-то в 20–30 км в час. Но горожанам нужно дать разумный выбор между личным автомобилем, такси, автобусом и электричкой. Все-таки есть разница – заплатить 140 рублей и ехать 40–50 минут до аэропорта с бесплатным Интернетом, попивая водичку в прохладном вагоне, чем добираться примерно столько же на такси, заплатив при этом в лучшем случае 600–700 рублей…

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.07.06; ДРОНЫ ПОДЧИНЯТ ОБЩИМ ПРАВИЛАМ

Беспилотные летательные аппараты предлагают контролировать с использованием системы ЭРА-ГЛОНАСС

Полеты дронов в России интегрируют в единую систему управления воздушным движением. Государственная корпорация по организации воздушного движения (ГК ОрВД) до конца ноября разработает концепцию этой системы. Над созданием технологической инфраструктуры уже работает консорциум «Российских космических систем» (РКС) и «Ростелекома».

Концепция безопасной интеграции беспилотных авиационных систем (БАС) в единое воздушное пространство РФ, создания единой системы организации использования воздушного пространства беспилотниками и управления их движением должна быть разработана до конца ноября 2017 года. Такое поручение ГК ОрВД получила от Комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС (копия протокола заседания комиссии за подписью помощника президента РФ **Игоря Левитина** есть у «Известий»).

– Наша позиция: организовывать движение беспилотных и пилотируемых воздушных судов в воздушном пространстве страны должен один оператор. Двух операторов, один из которых будет заниматься пилотируемыми воздушными судами, а другой – беспилотниками, в России быть не может, – заявил «Известиям» официальный представитель ГК ОрВД.

По его словам, российский аэронавигационный оператор планирует изучить опыт итальянского оператора ENAV, других зарубежных компаний и выработать ключевые меры по обеспечению безопасности полетов дронов. ГК ОрВД готова к совместному созданию инфраструктуры для массового применения беспилотников. Консультации ведутся с РКС (входит в «Роскосмос»), с другими ведомствами и предприятиями, приглашенными к участию в проекте.

Как рассказали «Известиям» в РКС, компания сформировала консорциум с «Ростелекомом» для создания технологической инфраструктуры контроля дронов. По данным источника «Известий», речь идет об ООО «Телеком-3», где у РКС и АО «Вестелком» (дочерняя структура «Ростелекома») равные доли.

Как ожидается, к консорциуму может присоединиться ГК ОрВД, чтобы обеспечить интеграцию создаваемой системы с информационными системами организации воздушного движения. Но прежде согласие на участие госоператора в проекте должны дать **Росавиаци**я и правительство. Пока госорганы не принимали решений в данной сфере. Таким образом, окончательная модель организации воздушного движения станет понятна, скорее всего, только к концу года.

В «Ростелекоме» «Известиям» рассказали, что компания действительно участвует в обсуждении возможного совместного предприятия с ГК ОрВД и АО «РКС».

– Цель – объединение компетенций для сотрудничества, для формирования правовой основы, а также для создания, развития и эксплуатации технической инфраструктуры, необходимой для мониторинга, управления и контроля использования беспилотных летательных аппаратов в РФ, – отметил представитель «Ростелекома».

Для контроля за полетами дронов предполагается использовать государственную систему экстренного реагирования при автомобильных авариях ЭРА–ГЛОНАСС. Как пояснил источник «Известий», в зону ответственности «Ростелекома» будет входить создание облегченного модуля «ЭРА–ГЛОНАСС» для дронов и модуля связи. В АО ГЛОНАСС, операторе системы «ЭРА–ГЛОНАСС», отказались от комментариев, ссылаясь на их преждевременность.

В последние годы в России увеличилось число нарушений порядка использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами. По данным ГК ОрВД, за весь 2016 год зафиксирован 41 подобный инцидент, с января по май 2017 года – 28. В ряде случаев возникала угроза не только для пилотируемых воздушных судов, но и для безопасности людей на земле.

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.05; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА ВО ВТОРНИК ЗАДЕРЖКИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ ШЕСТИ АВИАКОМПАНИЙ

**Росавиаци**я во вторник, 4 июля, зафиксировала задержки чартерных международных рейсов продолжительностью более двух часов шести авиакомпаний.

Как сообщается на сайте ведомства, два рейса задержала «ВИМ-Авиа», по одному – AZUR air, IFly, Nordwind, NordStar и Red Wings. Среди причин задержек – позднее прибытие или неисправность воздушных судов, «решение авиакомпании».

Самая продолжительная задержка вылета зафиксирована у AZUR air, которая составила почти 11 часов (рейс из «Домодедово» в Барселону).

**Росавиаци**я начала проводить ежедневный мониторинг задержек вылетов более чем на два часа с 20 июня. Причиной послужили массовые задержки и отмены рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», которые наблюдались с конца мая. Как заявлял глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, «эта репутационная ремарка должна сыграть свою роль при выборе пассажиром перевозчика». Следующий шаг, на который может пойти ведомство – провести проверки исполнения компаниями сертификационных и лицензионных требований. Крайней мерой А.**Нерадько** называл точечное ограничение программ чартерных перевозок.

### ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; 2017.07.06; КОНТЕЙНЕРООБОРОТ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА ФОНЕ УКРЕПЛЕНИЯ РУБЛЯ

Перевозчики чаще стали выбирать железную дорогу

Контейнерооборот портов Петербурга и Ленобласти показывает рост: за пять месяцев 2017 г. перевалка составила 820 188 TEU, что больше на 7%, чем за аналогичный период прошлого года, следует из материалов ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря». В мае рост составил 8,3%. Общий грузооборот портов вырос за этот период на 7%. Гораздо быстрее растет оборот контейнеров на сети РЖД: за первые шесть месяцев 2017 г. он увеличился на 20% до 1,85 млн TEU, по данным Infranews.

Контейнерный рынок растет вслед за общим товарооборотом. В контейнерах чаще всего перевозят товары народного потребления и продукты, объясняет аналитик Raiffeisenbank Константин Юминов. По его словам, основные факторы увеличения грузооборота – укрепление курса рубля и отсутствие волатильности. За I квартал 2017 г. внешнеторговый оборот Петербурга вырос на 26,5%, Ленобласти – на 17%, по данным Северо-Западного таможенного управления ФТС.

Рост контейнерооборота можно назвать восстановительным, но железная дорога показывает рекордные показатели, а порты – нет, говорит директор Infranews Алексей Безбородов. Главной причиной роста контейнерооборота на железной дороге он называет рублевую ставку на перевозку (морской фрахт номинируется в валюте). При этом стоимость ставки на текущие контракты не влияет, объясняет он: «Автопроизводители как возили морем, так и будут возить, а для новых товарных групп грузоотправители чаще выбирают железную дорогу, в том числе из-за сокращенных сроков доставки». К общим показателям контейнерооборота добавляются внутрироссийские перевозки и транзитные – например, из Китая в Европу, замечает Юминов.

Стоимость доставки 40-футового контейнера из Шанхая в Петербург морем будет не менее $2100, по железной дороге – на 30% дороже, срок доставки морем – 32–34 дня, на поезде может быть в 2 раза быстрее, говорит заместитель гендиректора ГК «Балтика-транс» Ирина Капитанова. В компании растут экспортные отгрузки: «Вывозить продукцию на экспорт по договору в валюте сейчас выгодно, курс рубля полностью этому способствует».

Базовая ставка морского фрахта по маршруту Юго-Восточная Азия – Европа за год выросла почти в 2 раза, но сервис остается востребованным в силу ряда факторов, один из которых – ограничение грузовой пропускной способности ж/д транспорта, который не сможет принять на себя весь текущий объем перевозок, говорит Роман Ипатов, директор по интермодальным операциям «Даксера». По его словам, рост грузопотока через порты происходит из-за оживления рынка; оборот в «Даксере» за полгода вырос на 10%. Ипатов отмечает ежегодный прирост перевозок с использованием железнодорожного транспорта через Забайкальск и порты Дальнего Востока.

На увеличение грузооборота через порты Северо-Запада указывает и руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic Дмитрий Суховерша: «Среди наших клиентов выросло количество экспортных контейнерных отгрузок, при том что экспортные ставки морского фрахта на контейнеры выросли в среднем на 20% по отношению к 2016 г.». Несмотря на увеличение морских ставок, доставка контейнера по железной дороге по-прежнему стоит существенно выше. С этим согласен Артем Лылык, гендиректор Asia Import Group: стоимость железнодорожных перевозок из КНР в РФ остается высокой и этот транспорт пока недоступен бизнесменам, которые стремятся сократить затраты. Перетока грузов на железную дорогу он не отмечает.

Новые контракты на фрахт в июле и августе 2017 г. предполагают стабильные цены, говорит гендиректор «Трансфин-М» Дмитрий Зотов. По итогам года позитивная динамика будет наблюдаться почти по всем группам грузов в портах Северо-Запада: порты продолжат перехватывать грузопоток с сухопутных погранпереходов в направлении европейских стран, замечает он.

### РИА НОВОСТИ; 2017.07.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИТ СОГЛАСОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА ПЕРЕКРЕСТКАХ ДОРОГ

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит законопроект о порядке согласования строительных работ на перекрестках и примыканиях дорог, которым будут устанавливаться срок выдачи согласования и список документов, необходимых для его получения, сообщила пресс-служба кабмина.

Законопроект должен ограничить срок выдачи согласования 30 днями с момента получения требования о его выдаче. Отмечается, что перечень документов для согласования будет устанавливаться **Минтрансом** России в отношении автомобильных дорог федерального значения, органами исполнительной власти регионов в отношении дорог регионального или межмуниципального значения и органами местного самоуправления в отношении дорог местного значения.

Уточняется, что владелец автодороги должен в обязательном порядке предоставлять свое согласие на строительные работы на перекрестках и примыканиях в письменной форме. Согласие должно содержать технические требования и условия работ. При этом сейчас сроки, порядок выдачи согласия и перечень документов, необходимых для его выдачи, не определены.

По мнению авторов законопроекта, это приводит к затягиванию выдачи согласия, требованиям предоставления различных документов, результатов исследований и изысканий, требующих дополнительных финансовых затрат, которые, зачастую, неоправданны. Кроме того, такая неопределенность может использоваться владельцами дорог в коррупционных целях.

### БАЙКАЛ ФИНАНС; 201.07.05; АВТОДОРОГА ОТ ИРКУТСКА ДО УЛАН-УДЭ СТАЛА ПРИМЕРОМ КАЧЕСТВЕННОГО ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА

«Участок дороги между Иркутском и Улан-Удэ стал пилотным проектом по реализации Концепции развития объектов дорожного сервиса вдоль федеральных автомобильных дорог, – цитирует слова заместителя руководителя **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**) Григория Прокуронова пресс-служба правительства Бурятии, – в ближайшем будущем он должен стать примером качественной и обустроенной объектами сервиса дороги. Я вчера проехал всю дорогу от Иркутска до Улан-Удэ и скажу, что у меня сложилось впечатление, что у нас дефицита сервиса нет, но качество этих объектов оставляет желать лучшего»

Напомним, что 21 ноября 2013 года **Минтрансом** России утверждена Концепция развития объектов дорожного сервиса вдоль федеральных автомобильных дорог. Сегодня обеспеченность автодорог объектами сервиса не в полной мере отвечает реальным потребностям участников движения. В числе проблем отмечаются отсутствие упорядоченной системы сервиса, стихийное размещение и другие факторы. Задачами Концепции является стандартизация требований к объектам сервиса, создание комфортных условий, переход стихийно созданных объектов сервиса в правовое поле, строительство многофункциональных зон и др.

По словам Григория Прокуронова, только за счет бюджетных средств качественный сервис не создать. Поэтому сегодня региональным и муниципальным органам власти необходимо привлекать частных инвесторов и предпринимателей и создавать для них комфортные условия, а также убрать административные барьеры.

Как отметил и.о. министра по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии Сергей Козлов, всего в республике сегодня работают 179 объектов дорожного сервиса. В совещании также приняли участие и владельцы придорожного сервиса из районов республики, которые поделились своим видением развития данной сферы.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.07.06; ПОСЛЕДСТВИЯ СИЛЬНЫХ ЛИВНЕЙ УСТРАНЯЮТ НА ДОРОГАХ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА – РОСАВТОДОР

Сотрудники дорожных служб расчищают дороги в Северной Осетии и Кабардино-Балкарии (республики Северо-Кавказского федерального округа), где прошли ливни, сообщается на сайте **федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**).

По данным агентства, ФКУ Упрдор «Кавказ» продолжает работы по ликвидации схода селя на участке с 69 по 71 километр автодороги «Транскам» в Северной Осетии, где, как сообщалось ранее, сошел селевой поток и с 05:00 мск в среду дорога закрыта для движения автотранспорта до особого распоряжения.

«Дорожные службы очищают водопропускные трубы для обеспечения безаварийного пропуска селевых вод. Также проводятся работы по расчистке дорожного полотна от грязи и камней. Для этого привлечено более 15 единиц техники, а также 30 сотрудников подрядных организаций», – говорится в сообщении.

По данным **Росавтодор**а, «сложная ситуация наблюдается на 400-метровом участке автодороги «Урвань – В. Балкария – Уштулу» в Кабардино-Балкарии, где из-за сильных осадков на проезжей части образовалась промоина».

«Во второй половине дня 5 июля здесь было закрыто движение для всех видов транспорта. Для устранения образовавшихся дефектов задействована бригада рабочих из шести человек и две единицы техники», – отмечено в пресс-релизе.

Также в границах Кабардино-Балкарии на участке подъездной дороги к Нальчику от трассы «Кавказ» для обеспечения безопасности закрыто движение по левому мосту через реку Чегем. Движение транспорта осуществляется по мосту, расположенному справа, уточняется в сообщении **Росавтодор**а.

«На всех перечисленных участках организовано круглосуточное дежурство представителей подведомственных учреждений, подрядных организаций, а также региональных управлений ГИБДД и МЧС. Информация актуализируется», – сказано в пресс-релизе.

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР РУВИНСКИЙ; 2017.07.06; КУДА ПЕРЕСЕСТЬ ИЗ МЕТРО

Столичное метро начало развешивать на станциях плакаты, на которых указываются часы пик, сообщил накануне первый замглавы подземки Роман Латыпов. Пассажиры, рассчитывает руководство метрополитена, смогут переносить поездки на время, когда станции менее загружены. Решение было встречено в штыки. Соцсети заполнили комментарии в том духе, что метрополитен предложил отказаться от поездок в часы пик и вообще указывает пассажирам, что их слишком много. Опровергать это пришлось мэру Сергею Собянину, назвавшему подобные сообщения «фейковой информацией».

Нервная реакция жителей Москвы и Подмосковья показывает уровень недоверия к столичным властям. Во-первых, в предыдущие несколько лет мэрия пересаживала людей с личных автомобилей на общественный транспорт, вводя ограничения движения, расширяя зоны платной парковки и повышая на нее цены. Пострадали автобусы, троллейбусы и трамваи. «15 августа 2016 г. в рамках «оптимизации транспортной сети» в Москве было закрыто около 380 городских маршрутов, – говорит президент Московского транспортного союза Юрий Свешников. Пассажиры, отказавшись от машин и автобусов, устремились в метро, которое и так переполнено. «Если раньше было трудно прогнозировать время на личном автомобиле из-за пробок, сейчас схожая тенденция наблюдается в метро, – считает Екатерина Решетова из Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ. – Теперь сложно спрогнозировать, сколько поездов нужно пропустить, чтобы сесть».

Во-вторых, москвичи привыкли, что мэрия не особенно с ними советуется, перед тем как принять важное решение. Те же парковки, ремонты и, конечно, реновация хрущевок – примеры решений волюнтаристских, проведение которых в жизнь зависит от того, возмутилось ли ими общество и придется ли власти идти на уступки.

Сама попытка привлечь внимание пассажиров к планированию времени поездок не плоха и не хороша – она трудно реализуема в ситуации, когда у большинства твердые границы рабочего дня. Зато обращение к распорядку дня пассажира заставляет задуматься о точности планирования развития самого метро. Продление веток до новых микрорайонов, безусловно, благо для их жителей, однако развитие любой транспортной сети увеличивает число пользователей этой сети. При концентрической схеме это значит, что все больше людей едет в центр, испытывая на прочность пересадочные узлы. А ведь московское метро и без того было одним из самых загруженных в мире.

### RNS; 2017.07.05; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ НА УЧАСТКЕ В МОСКОВСКОЙ И ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТЯХ

Главгосэкспертиза РФ выдала положительное заключение по проектной документации третьего и четвертого этапов строительства высокоскоростной магистрали Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань, сообщили в РЖД.

Эти этапы включают в себя комплекс работ по подготовке территории и строительству железной дороги и сопутствующих объектов строительства на участке от станции Железнодорожная 23 км (Московская область) до станции Владимир ВСМ (Владимирская область).

Как отметили в РЖД, проектирование этого участка велось с учетом необходимости совместить строительство высокоскоростной железной дороги и новых участков автомобильной дороги М-7 «Волга» в обход городов Балашиха и Ногинск. Объединение проектов позволит оптимизировать расходы и минимизировать воздействие на окружающую среду.

Одобренный участок ВСМ имеет протяженность 172 км, на нем расположены три промежуточные пассажирские станции: Ногинск-ВСМ, Орехово-Зуево-ВСМ, Петушки-ВСМ.

Проектирование рассчитано на развитие максимальной скорости поезда до 400 км/ч. Запроектировано два главных пути общей протяженностью 384 км, из них укладка 100 км будет выполнена по технологии верхнего строения пути на балласте, 284 км – по технологии безбалластной конструкции. Применение технологии безбалластной конструкции позволит поддерживать стабильность геометрии пути при высоких скоростях поездов, быстро укладывать рельсовое полотно, свести к минимуму затраты на обслуживание и сократить износ подвижного состава.

Расчетное время в пути между Москвой и Владимиром с остановками составит 56 минут. К 2035 году средние размеры пассажирского сообщения между Москвой и Владимиром составят 50 пар поездов в сутки, предполагаемое количество перевезенных пассажиров – около 20 миллионов человек за 2035 год.

Также на участке запроектировано 151 искусственное сооружение, включая 26 больших и средних мостов, 10 эстакад и 8 путепроводов. Площадь постоянного отвода земель составит около 2 тысяч га.

РЖД продолжает реализацию проекта высокоскоростной магистрали Москва – Казань. В настоящее время консорциум компаний-проектировщиков в составе «Мосгипротранса», «Нижегородметропроекта», China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. завершает проектные работы.

Протяженность магистрали составит 762 км, эксплуатационная скорость поездов – до 360 км/ч. Трасса пройдет по территории 7 регионов России (Москвы, Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Республики Чувашии, Республики Марий Эл и Республики Татарстан). Время в пути от Москвы до Казани по новой линии составит 3,5 часа (вместо 14 часов сейчас); предусмотрено строительство 16 остановок.

В 2017 году приняты технические решения по всем элементам инфраструктуры высокоскоростной железной дороги для разных скоростей. Получено положительное заключение о проведении публичного технологического и ценового аудита на проектную документацию участка Москва – Нижний Новгород (исполнитель Ernst & Young).

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.05; ПОДМОСКОВЬЕ ЖДЕТ УЧАСТИЯ КОМПАНИЙ ИЗ КНР В ПРОЕКТЕ ТРАНСПОРТНОГО ХАБА В ДОМОДЕДОВО

Власти Подмосковья рассчитывают на сотрудничество с китайскими компаниями в создании транспортного хаба в Домодедово, сообщил в среду зампред регионального правительства Денис Буцаев.

«На нашей территории реализуется один из крупнейших проектов по железнодорожному транспортному хабу на территории Домодедово совместно с казахскими и китайскими партнерами в рамках общего проекта «Большого шелкового пути». (...) В настоящий момент коллеги исполнили все предварительные условия для начала проекта», – сказал чиновник журналистам после встречи губернатора Подмосковья Андрея Воробьева с китайской делегацией.

Д.Буцаев отметил, что китайские компании могут присоединиться в части создания объектов инфраструктуры, добавив, что в Домодедово планируется создать особую экономическую зону (ОЭЗ). «Они (компании из КНР – ИФ) могут являться инвесторами в создании как инфраструктуры, так и непосредственно предприятий на территории ОЭЗ. Мы, в основном, конечно, ждем их как резидентов ОЭЗ», – сказал он в этой связи.

По словам чиновника, проект является «одной из частей «Большого шелкового пути», которая сейчас прорабатывается несколькими странами», включая Казахстан. «Мы в этом отношении крайне серьезно рассчитываем на то, что китайские партнеры используют возможность вхождения в этот проект на территории Подмосковья», – сказал Д.Буцаев.

Осенью 2016 г. председатель Евразийского банка развития (ЕАБР) Дмитрий Панкин заявлял, что его организация рассматривает возможность финансирования проекта по созданию логистического хаба в Домодедово. «Там участвует ОАО «Российские железные дороги», казахстанские инвесторы. Он сейчас пока в предварительной стадии, но мы внимательно отслеживаем этот проект, и он может стать важной частью транспортного пути из Китая в Западную Европу», – говорил он, уточняя, что ЕАБР может выделить $100-200 млн, тогда как общая стоимость проекта оценивается в «сотни миллионов долларов».

### ИНТЕРФАКС;2017.07.06; ПОЕЗДА ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ В СРЕДУ ОТПРАВЛЯЛИСЬ С ЯРОСЛАВСКОГО ВОКЗАЛА МОСКВЫ С ОПОЗДАНИЕМ

Сбой в работе системы регулировки движением на ярославском направлении, произошедший в среду вечером, повлиял на расписание пассажирских поездов дальнего следования, свидетельствует информация с сайта ОАО «Российские железные дороги».

Задержка с отправлением составов достигала 1 часа. В течение ночи поезда нагоняли отставание, в том числе за счет сокращения стоянок в пути.

Утренние составы прибывают на Ярославский вокзал Москвы без опозданий.

По данным Московской железной дороги (МЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги»), регулировка движением поездов на ярославском направлении осуществляется «в штатном режиме». Специалисты восстановили работу системы на участке Москва-III – Лосиноостровская, которая в среду была выведена из строя «в результате пришедшего в столицу грозового фронта». «В настоящее время диспетчерский аппарат делает все, чтобы сократить опоздание поездов до минимума и ввести движение в график», – сообщила ночью МЖД.

«На период восстановительных работ движение поездов не останавливалось, было организовано по специальному режиму со снижением скорости. Это позволяло пропускать составы, но они следовали с увеличенным интервалом. Для недопущения скопления поездов, в расписание электричек вносились точечные корректировки», – говорится в сообщении.

### RNS; 2017.07.05; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПОД ПЕТЕРБУРГОМ ВОЗОБНОВЛЕНО ПОСЛЕ СХОДА ЭЛЕКТРОВОЗА С РЕЛЬСОВ

Полностью восстановлено движение поездов на участке железной дороги Ефимовская – Коли, где сегодня произошел инцидент с пассажирским поездом. Об этом сообщает Октябрьская железная дорога.

«Работы по ликвидации последствий происшествия на перегоне Ефимовская – Коли завершены. Движение поездов открыто в 19:06 мск», – сказано в сообщении.

На перегоне Ефимовская – Коли электровоз поезда Воркута – Санкт-Петербург в 14:05 мск наехал на посторонний предмет и сошел с рельсов. В поезде находились 465 пассажиров. Никто не пострадал. Поезд задержался более чем на четыре часа. Также задержались пассажирский поезд № 78 Санкт-Петербург – Воркута, поезд № 289 Архангельск – Санкт-Петербург, а также пригородные поезда № 6023 Бабаево – Тихвин и № 6021 Тихвин – Волховстрой.

### RNS; 2017.07.05; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА МЖД ЗА ПЕРВЫЕ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛИ НА 17%

Перевозки на Московской железной дороге (МЖД) в первом полугодии 2017 года выросли на 17% к аналогичному периоду 2016 года – до 353,4 млн человек, сообщила МЖД.

В дальнем сообщении перевезено на 2,1% пассажиров больше – 10,4 млн человек, в пригородном – на 17,5%, 334 млн пассажиров.

Основной прирост достигнут за счет Московского центрального кольца: за шесть месяцев услугами проезда в поездах «Ласточка» воспользовались более 50 млн пассажиров.

### ТАСС; 2017.07.05; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОСЛИ НА 8,5%

Услугами высокоскоростных поездов «Сапсан» за шесть месяцев 2017 года воспользовались 2,3 млн пассажиров, что на 8,5% больше, чем было перевезено за аналогичный период 2016 года, сообщается на сайте ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

В том числе в июне 2017 года поезда «Сапсан» перевезли 488,3 тыс. пассажиров (+8% к июню 2016 года).

Всего с начала эксплуатации высокоскоростных поездов «Сапсан» ими воспользовались более 25 млн пассажиров, в том числе в 2016 году – 4,9 млн пассажиров (на 37,4% больше, чем в 2015 году).

Высокоскоростные поезда «Сапсан» начали курсировать по российским железным дорогам в декабре 2009 года. В настоящее время между Москвой и Санкт-Петербургом курсируют до 15 пар высокоскоростных поездов «Сапсан», которые перевозят более 13 тыс. пассажиров в сутки.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.07.06; С ШУМОМ И С ПЫЛЬЮ

После того как на прямой линии 15 июня внимание Владимира Путина удалось привлечь к проблеме угольной пыли в портах, депутаты Госдумы предложили решить ее радикально – с ноября запретить открытую перевалку угля в населенных пунктах. Столь резкий шаг удивил бизнес: запрет затронет 23 терминала, переваливающих до половины угля. На рынке полагают, что идея депутатов потребует сотен миллиардов рублей, российский уголь потеряет свои позиции на экспортных рынках, есть также риск массовых увольнений и многомиллиардных потерь для бюджета. Авторы поправок не сдаются, но готовы обсуждать с участниками рынка возможность введения переходного периода.

Глава комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Ольга Тимофеева, ее заместитель Владимир Панов и другие депутаты подготовили проект поправок к законодательству, запрещающих открытую перевалку угля. Согласно документу (есть у “Ъ”), на морских терминалах в границах населенных пунктов хранение, обработка и перевалка угля с использованием грузовых складов, конвейерных систем, перегрузочного и прочего оборудования открытого типа будут запрещены уже с 1 ноября. Депутаты объясняют необходимость закона соображениями экологии и охраны здоровья граждан.

Жители дальневосточных городов не раз протестовали против загрязнения атмосферы угольной пылью, с начала года митинги проходили в Ванино, Находке, Советской Гавани. Как сообщал в марте Росприроднадзор (отчет есть у “Ъ”), с 2016 года ведомство получило более 80 жалоб граждан и общественных организаций на угольную пыль. Но кульминации скандал достиг только 15 июня, когда на прямую линию с Владимиром Путиным вывели школьника Андрея Боля из Находки, который жаловался на открытую перегрузку угля. Президент пообещал разобраться, а прокуратура и Росприроднадзор начали проверку терминалов.

Вчера началось обсуждение законопроекта в Госдуме на экспертно-консультативном совете, его продолжат через неделю. В отзыве на поправки от правового управления аппарата Госдумы (есть у “Ъ”) сообщается, что они могут повлечь расходы бюджета, а проект «нуждается в существенной юридическо-технической доработке». Отрицательный отзыв дала и Ассоциация морских торговых портов (АСОП), которая 30 июня сообщала зам**министра транспорта** Виктору **Олерск**ому, что запрет остановит перевалку на терминалах, строительство которых шло по всем правилам и нормам. За десять лет, по информации участников рынка, перевалка угля в портах выросла втрое, до 136,3 млн тонн (по данным ОАО РЖД, перевозки каменного угля в порты и из портов в 2016 году выросли на 6,6%, до 142,9 млн тонн), созданы терминалы с современными технологиями по устранению пыления, не предусматривающие «полностью герметичного оборудования и крытых складов», пишет АСОП, добавляя, что поправки закроют возможность поставок в страны АТР и Европы, а бюджет недополучит 22 млрд руб.

Владимир Панов отмечает, что запрет на открытую перевалку не нужно понимать буквально: «В законопроекте не идет речь о том, чтобы дробление угля или перевалка осуществлялись только в закрытых помещениях: главная цель – запретить обращение с углем в портах открытым способом». Необходимо учитывать и другую сторону работы портов, говорит он, рабочие места и налоги в местные бюджеты. Поэтому решение относится именно к запрету открытого способа, с тем чтобы проработать имеющиеся механизмы по обращению с углем с участниками отрасли, в том числе переходный период вступления закона в силу, уточняет господин Панов.

Зампред комитета Госдумы по энергетике Дмитрий Исламов считает законопроект «вредным и не дающим результата». По его словам, нужно бороться с пылью современными инновационными методами, обязать предприятия закупать защитные подпорки, экраны и орошающие пушки. «Сегодня перевалкой угля занимаются 23 порта, которые будут закрыты в случае принятия закона, это 60 млн тонн угля,– отмечает депутат.– Чтобы отменить открытую перевалку, нужно около пяти лет и не менее 150 млрд руб. на новые терминалы. Где взять эти деньги?» Закрытые склады, добавляет господин Исламов,– это опасный объект, уголь склонен к самовозгоранию. От радикальных запретов могут пострадать стивидорный бизнес, железная дорога, угольщики, считает он, поясняя, что будут потеряны десятки тысяч рабочих мест, миллиарды рублей налогов и ключевые рынки в странах АТР и Европы. Первый заместитель главы Управляющей портовой компании (Восточный порт в Находке и «Ростерминалуголь» в Усть-Луге) Ирина Ольховская говорит, что исключить выбросы угольной пыли полностью невозможно, но можно минимизировать их за счет новейших технологий. По ее словам, нужен не полный запрет открытой перевалки, а контроль терминалов, которые по проекту не были предназначены для угля.

Источник “Ъ” на рынке говорит, что при переходе на закрытый тип перевалка подорожает на 70–80%, что снизит конкурентоспособность российского угля. «Предлагаемые поправки – популистские,– вторит ему источник “Ъ” в угольной компании.– Полностью закрытых угольных терминалов в РФ нет, есть частично закрытые, но и там ведут открытые технологические операции с углем». Поправки заведут десятки миллионов тонн экспортного угля в юридический капкан, считает он. «Если мы хотим остановить порты, этим мы их остановим,– добавляет собеседник “Ъ”.– Но последствия будут плачевны: уголь – основной груз для портов Дальнего Востока, и РФ потеряет значительную долю рынка АТР». «Возможно, авторы проекта предполагают загрузить порты Украины и Прибалтики, которые переваливали уголь из РФ ранее? – замечает еще один источник “Ъ”.– Стивидоры и угольщики на два-три года лишатся объемов перевалки и добычи, потери будут и у ОАО РЖД». Он выразил надежду, что «депутаты хотят найти наилучшее решение, а не просто нанести ущерб экономике страны».

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.05; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В III ЧТЕНИИ В ЗАКОН О ВВЕДЕНИИ В МОРСКИХ ПОРТАХ ИНВЕСТИЦИОННОГО СБОРА

Госдума на заседании в среду приняла в третьем чтении поправки в закон о морских портах, которые вводят новый вид портового сбора – инвестиционный.

Инвестиционный сбор предусматривается направить на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морских портов, относящихся к объектам федеральной собственности. Определение размера нового сбора, порядок его взимания и применения будут утверждаться правительством РФ, говорится в тексте документа.

В законе также уточняется понятие территории морского порта. В нее предлагается включать земельные участки и акватории морского порта. Документ также приводит нормы закона о морских портах в части строительства морского порта в соответствие с Градостроительным и Земельным кодексами РФ.

Кроме того, поправки позволят упорядочить взаимоотношения операторов морских терминалов и железнодорожных перевозчиков. В частности, предусматривается утверждение формы типового договора об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту, заключаемого между железнодорожным перевозчиком и оператором морского терминала. Такой договор должен заключаться сроком не менее чем на пять лет. В нем, в частности, должен быть определен порядок подачи и уборки вагонов, эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, а также нормативы времени.

Закон вступит в силу с 1 ноября 2017 года.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.07.05; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИ ПРОВЕРКУ В СВЯЗИ С ГИБЕЛЬЮ ПАССАЖИРА ЗАТОНУВШЕЙ НА ВОЛГЕ МОТОРНОЙ ЛОДКИ

Южное следственное управление на транспорте Следственного комитета РФ начало доследственную проверку по факту гибели пассажира судна, опрокинувшегося на Волге в Волгоградской области.

«Моторная лодка «Луч-9» опрокинулась 5 июля около 18:00 в 200 метрах от берега в городе Николаевск. В результате один пассажир погиб. В настоящее время устанавливаются все обстоятельства происшествия», – сообщила агентству «Интерфакс-Юг» помощник руководителя Южного следственного управления на транспорте СК РФ по взаимодействию со СМИ Анна Терземан.

По ее словам, всего в лодке находилось восемь человек, в том числе четверо детей. По предварительным данным, лодка попала под волну из-за порывов ветра.

«Водитель судна предпринял все возможное, чтобы спасти пассажиров. Сам он выжил», – добавила собеседница агентства.

Ранее о том, что в городе Николаевск перевернулось судно с людьми, сообщили в агентству «Интерфакс-Юг» в региональном управлении МЧС. По информации ведомства, в результате утонул 56-летний мужчина, который, по предварительным данным, управлял судном. «Само судно затонуло», – сообщили в МЧС. При этом, по первоначальной информации ведомства, всего в нем находились 10 человек, включая четырех детей.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЯРОШЕНКО; 2017.07.05; НЕДОЛЕТ

Задержки авиарейсов в Приамурье стали уже привычными

За июнь авиакомпания «Вим-авиа» двенадцать раз более чем на пять часов задерживала вылет самолетов из столичного Домодедово в Благовещенск. Соответственно многочасовые задержки были и у пассажиров из столицы Амурской области в Москву. Беспосадочные рейсы из Москвы в регион задерживаются регулярно.

– У нас пропали билеты из Москвы в Кишинев. Самолет из Благовещенска опоздал на шесть часов, и на рейс до молдавской столицы мы опоздали. Пришлось заново покупать четыре билета. Потеряли более 60 000 рублей, которые нам уже никто не вернет, – печалится Ольга Шиляева.

Подобных случаев и примеров за последние месяцы – сотни.

– У «Вим-авиа» старый парк самолетов, и они дольше положенного срока проходят техническую и предполетную подготовку. Все это потом собирается в большой ком проблем, – говорят в **министерстве транспорта** Амурской области.

3 июля рейс Благовещенск – Москва был и вовсе отменен – техники обнаружили неисправность в гидросистеме у прибывшего из Москвы «Боинга».

Специалисты говорят, что самолет с неисправным шасси сел просто чудом. 238 пассажиров больше суток терпеливо ждали, когда из Москвы прилетят специалисты и устранят неисправность. Другие авиакомпании отказываются летать в Благовещенск, их не устраивает состояние взлетно-посадочной полосы аэропорта. Она короткая для тяжелых, дальнемагистральных самолетов и требует серьезной реконструкции. «Но финансирование этого объекта обещают начать в только 2019 году», – говорят в региональном правительстве.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПАВЕЛ ДАНИЛИН; 2017.07.05; ПОРА ПРИЗЕМЛЯТЬСЯ

Чего добивается шереметьевский профсоюз, требуя чрезмерного увеличения зарплат пилотам

Некоторые пилоты «Аэрофлота», входящие в Шереметьевский профсоюз летного состава (ШПЛС), похоже, окончательно потеряли связь с реальностью. На днях президент профсоюза Игорь Дельдюжов дал интервью одному из телеканалов, в котором пожаловался на «низкую заработную плату» пилотов крупнейшего российского авиаперевозчика и потребовал ее немедленного повышения, ссылаясь на то, что якобы коллеги на Западе получают гораздо больше.

При этом Дельдюжов почему-то постеснялся озвучить в прямом эфире «правдолюбивого» телеканала те суммы, которые выплачиваются пилотам «Аэрофлота» (по стране – самые большие в отрасли). А ведь общественности было бы полезно с ними ознакомиться, прежде чем внимать «плачу Ярославны» в исполнении профсоюза летного состава. Думается, необходимо исправить его упущение и сообщить реальные цифры. Так, командир воздушного судна в «Аэрофлоте» получает на руки 400-450 тысяч рублей в месяц, второй пилот – 300-350 тысяч рублей. Много ли кто еще в нашей стране может похвастаться такими доходами?

Да, 350-450 тысяч получают топ-менеджеры банков и крупных корпораций. Но у них, следует отметить, нет своего профсоюза. Видимо потому, что и условия труда, и зарплата их полностью устраивают, в отличие от пилотов. Конечно, у ШПЛС существует аргумент в виде уровня зарплат западных летчиков, но его вряд ли можно рассматривать всерьез – ни одна из профессий в нашей стране не может сравниться по доходам с западными коллегами. Особенно после падения курса рубля. Тем не менее почему-то не слышно о сетованиях представителей других профессий, что они получают меньше, чем их коллеги, допустим, в Лондоне.

Кому-то сравнение покажется некорректным – ведь пилот отвечает за безопасность и жизнь сотен пассажиров. Однако можно вспомнить о представителях других профессий, на которых тоже лежит величайшая ответственность за человеческую жизнь. Например, о хирургах. При всей огромной востребованности этих специалистов их средняя зарплата по стране составляет 32 тысячи рублей, таким образом пилот получает как 15 хирургов. Но массового оттока врачей за рубеж не наблюдается.

Также стоит принять во внимание тот факт, что «Аэрофлот» является одним из крупнейших в России налогоплательщиков. И если вдруг он пойдет на удовлетворение требований ШПЛС, то эти выплаты в бюджет государства обязательно сократятся, поскольку осуществляются в рамках налога на прибыль, а не налога с фонда оплаты труда. То есть увеличение зарплаты летчикам автоматически скажется на показателях авиакомпании в худшую сторону. Что тогда скажут инвесторы? И бюджетники вряд ли обрадуются уменьшению отчислений в казну. Ведь те средства, которые «Аэрофлот» перечисляет государству (в прошлом году эта сумма равнялась 7,5 миллиарда рублей!), идут в том числе на повышение зарплат учителей, врачей и других категорий населения, действительно нуждающихся в коррекции уровня доходов.

То есть представители ШПЛС откровенно расписываются в том, что нужды сограждан их не волнуют вовсе. Главное выбить себе побольше, а как будут жить остальные, как государство будет исполнять социальные обязательства – не их забота.

С недавних пор у ШПЛС появился новый, как им кажется, убойный аргумент. Если их требования по зарплате не будут удовлетворены, то пилоты, мол, в массовом порядке побегут за границу. СМИ переполнены сообщениями о том, что российские летчики пользуются повышенным спросом в Китае и Южной Корее. А там якобы – просто космос! И по зарплатам, и по условиям труда. Непонятно только, как эти агитки соотносятся с реальностью, в которой азиатские тигры высасывают из работников все соки, а этика труда весьма и весьма строга ко всем без исключения.

Сомневаюсь, что в Китае или Корее вообще стали бы вести цивилизованный диалог с алчными профсоюзниками. Не говоря уже о том, что методы давления, к которым наши активисты пристрастились за последние годы, ничего хорошего им принести не могут. К тому же в Китае приняты очень серьезные требования к состоянию здоровья пилотов, и идет очень жесткий отбор. По всему поэтому угрозы летного нашего профсоюза очень похожи на шантаж.

Но дело даже не в этом, а в том, что еще каких-то три года назад ШПЛС активно протестовал против внесения изменений в российское законодательство, которые позволили нашим авиакомпаниям нанимать иностранных пилотов. Эта мера дала тому же «Аэрофлоту» возможность ликвидировать дефицит летных кадров. Причем иностранцев не заманивали заоблачными деньгами: они получали наравне со всеми. Даже после девальвации рубля им не стали индексировать зарплаты, чтоб не выделять их среди российских коллег. Те, кто с этим не согласился, – ушел. Однако 24 пилота из европейских стран по-прежнему трудятся в «Аэрофлоте», несмотря на значительное падение реальных заработков. И никаких причитаний о «нищете», угроз уехать «при таком окладе». Один пилот даже оформил российское гражданство. Говорить о том, что кто-то удерживает их насильно, просто смешно. Никакого «крепостного права», о котором кричат люди из ШПЛС, в «Аэрофлоте» нет и в помине.

Что же получается? Ранее ШПЛС шел в открытую конфронтацию с «Аэрофлотом», чтобы не допустить появления иностранцев в отрасли, мотивируя это в том числе и патриотическими чувствами. А теперь готов призвать пилотов самих становиться гастарбайтерами с неясными перспективами. Ведь те летчики, что купятся на посулы китайцев и призывы горе-профсоюза, смогут вернуться в «Аэрофлот» не ранее чем через три года. Об этом заявил генеральный директор авиаперевозчика Виталий Савельев на прошедшем в конце июня годовом общем собрании акционеров.

Ну и самое неприятное обстоятельство заключается в том, что происходит все это в условиях ужесточения санкций и нападок на Россию. О том, что к нашему государству приковано пристальное внимание на Западе, в том числе и со стороны иностранных спецслужб, говорить излишне. Любые эпизоды, дестабилизирующие ситуацию в нашей стране, будут моментально использованы нашими недругами, вставлены в картинку «беспросветного ужаса», где «несчастные» пилоты с «жалкими» зарплатами свыше 400 тысяч чувствуют себя униженными и оскорбленными, словно дворники Неаполя.

Не берусь утверждать, что ШПЛС намеренно пляшет под дудку Запада, но то, что его активность тщательно отслеживается и используется в информационной войне против нашей страны, – очевидно. Не случайно профсоюз получил такую мощную поддержку со стороны телеканала, который в защите интересов людей труда никогда замечен не был, а вот в прозападной пропаганде – сплошь и рядом.

### КОММЕРСАНТ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2017.07.06; «ТАТАРСТАН» ОСТАЛСЯ БЕЗ КРЫЛЬЕВ

Единственный остававшийся у авиакомпании (АК) «Татарстан» самолет – 16-летний Ту-154М – продан в ходе ее банкротства. Судно за 2,87 млн руб. приобрела московская компания «Синергия». Бонусом она получила четыре двигателя. Это было последнее нереализованное имущество должника. Его продажа не прибавила надежд кредиторам АК на возмещение долгов – за все время конкурсного производства они получили менее 1% суммы реестра в размере 2,8 млрд руб. Вместе с тем процедура банкротства может быть завершена уже в августе этого года.

Конкурсный управляющий АК «Татарстан» Евгений Грабалин сообщил о продаже принадлежащего компании самолета Ту-154М (RA-85833). Вместе с ним были проданы четыре авиадвигателя – три турбореактивных Д-30КУ-154 и одна вспомогательная силовая установка (ВСУ) ТА-6А, предназначенная для самолетов Ту и Ил. Покупателем выступило московское ООО «Синергия», являющееся, по данным kartoteka.ru, агентом по оптовой торговле машинами, промышленным оборудованием, судами и летательными аппаратами. За имущество признанной банкротом АК «Синергия» заплатила всего 2 млн 865 тыс. руб.

Отметим, новый Ту-154 в 2001 году мог стоить $7-8 млн, а ВСУ, согласно данным из открытых источников, в 2013 году продавалась за 5 млн руб. Однако сейчас самолету уже 16 лет (судно 2001 года), и он, как ранее говорил „Ъ“ глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак, не представляет интереса для перевозчиков, поскольку «сжирает больше топлива, чем приносит денег».

Напомним, АК «Татарстан» – бывший национальный перевозчик республики, принадлежащий правительству региона. Компания прекратила деятельность с 2014 года, после того как **Росавиаци**я выявила у нее нарушения сертификационных требований. Проверка проводилась в связи с крушением принадлежавшего компании Boeing 737-500 в аэропорту Казани 17 ноября 2013 года. После авиакатастрофы кредиторы компании стали предъявлять требования к перевозчику. В июне 2014 года арбитражный суд Татарстана ввел процедуру наблюдения, а в конце октября 2014 года открыл конкурсное производство в АК. По данным арбитража, в реестр были включены требования кредиторов на 2,8 млрд руб. Самые крупные долги у АК перед ООО «Нетаф» (728 млн руб.; обществу перешли долги перед правительственным ОАО «Связьинвестнефтехим» и его структурами), международным аэропортом Казань (559 млн руб.), Федеральной налоговой службой (353 млн руб.).

За годы конкурсного производства на расчетный счет АК поступило только 56,5 млн руб. Лишь 24 млн руб. были направлены на погашение задолженности перед кредиторами, что не достигло даже 1% суммы реестра, остальные средства были потрачены на текущие расходы в ходе банкротства.

Основной массы ликвидных активов авиакомпания лишилась еще до конкурсного производства. Помимо Ту-154М (RA-85833) в собственности авиакомпании, по данным Aviation Explorer, был еще один Ту-154 под номером RA-85799 1994 года выпуска (четыре Airbus А319, один Boeing-737 и 15 Cessna-208 находились в лизинге). Однако к лету 2014 года, как говорил „Ъ“ экс-гендиректор перевозчика Заур Хуснутдинов, у АК уже не было воздушных судов. Кроме того, кредиторам не достались средства от продажи здания пожарного депо, авиационно-технического комплекса и земельных участков – всего этого имущества уже не было на балансе АК при формировании конкурсной массы. Господин Грабалин в связи с пропажей части активов (он заявлял об отсутствии документов об обязательствах дебиторов АК) пытался привлечь господина Хуснутдинова к субсидиарной ответственности на сумму 3,6 млрд руб. Однако в августе 2016 года арбитраж отказался удовлетворить этот иск.

Ту-154М оказался в конкурсной массе лишь в конце 2016 года. Сообщалось, что еще до объявления АК «Татарстан» банкротом его едва не приобрела некая авиакомпания, однако она не расплатилась за него, в результате чего договор купли-продажи был расторгнут. После этого конкурсным управляющим судно дважды выставлялось на торги – сначала за 9,2 млн руб. (вместе с двигателями), позднее – за 8,28 млн руб. Однако покупателей не нашлось. В результате Евгений Грабалин заручился поддержкой кредиторов о снижении стартовой цены до 2,5 млн руб. Самолет и двигатели решено было реализовать путем заключения договора прямой купли-продажи с любым, кто предложит не менее заявленной суммы (см. „Ъ“ от 22 июня).

Примечательно, что после публикации „Ъ“ самолет по цене автомобиля захотели приобрести сразу несколько компаний. Кроме «Синергии», свои предложения конкурсному управляющему направили еще три компании. Зарегистрированное в городе Жуковский ООО «Натуральная энергия» предложило 2 млн 558 тыс. руб., ульяновское ООО «Авиафлот-лизинг» – 2,65 млн руб., ООО «Авиа-авангард» из Самары – 2,85 млн руб. Договор решено было заключить с «Синергией». Связаться с представителями этой компании „Ъ“ вчера не удалось.

Продажа Ту-154 по всей видимости в ближайшее время позволит завершить продолжающуюся более трех лет процедуру банкротства. Какого-либо нового имущества у АК «Татарстан» пока не выявлено. А рассмотрение вопроса о завершении либо продлении срока конкурсного производства арбитраж назначил на 25 августа. Евгений Грабалин вчера отказался „Ъ“ комментировать перспективы завершить банкротство АК на этом заседании.

### RNS; 2017.07.05; BULGARIA AIR ЗАЯВИЛА ОБ УСТРАНЕНИИ ЗАДЕРЖЕК РЕЙСОВ В РОССИЮ

Авиакомпания Bulgaria Air с 5 июля вернулась к штатному графику рейсов из Бургаса, Москвы и Санкт-Петербурга, сообщили RNS в PR-отделе болгарской авиакомпании.

«С сегодняшнего дня восстанавливается расписание рейсов авиакомпании Bulgaria Air из Бургаса, Москвы и Санкт-Петербурга», – сообщила специалист PR-отдела Даяна Попова.

В компании пояснили, что недавние задержки рейсов были вызваны сочетанием нескольких факторов, а именно технической проблемой с самолетом, а также плохими метеорологическими условиями в Москве в ночь с пятницы на субботу, когда сотни рейсов в аэропорт Шереметьево были отменены.

«Из-за большого пассажиропотока на этих линиях Bulgaria Air пришлось реорганизовать свою программу полетов и транспортировать всех пассажиров рейсов, которые были задержаны. Любая другая дезинформация, касающаяся причин задержек, например отсутствия персонала, неверна», – подчеркнули в Bulgaria Air, добавив, что реорганизация полетной программы повлияла на график экипажей, который необходимо было изменить, чтобы соответствовать новой программе полета.

В Bulgaria Air добавили, что выполнили обязательства по обеспечению пассажиров информацией, продуктами питания и напитками, а также размещению в гостиницах, пока самолет не будет готов к вылету.

Ранее в посольстве России в Болгарии RNS сообщили, что пассажиры всех задержанных рейсов Bulgaria Air 4 июля вылетели в Москву и Санкт-Петербург. 4 июля Московская транспортная прокуратура начала проверку в связи с задержками и отменой рейсов Bulgaria Air. По информации ведомства, с 30 июня по 3 июля 2017 года задержано около 20 рейсов авиакомпании и установлены факты непредставления гражданам необходимых услуг. Bulgaria Air получила допуски на выполнение рейсов из Москвы и Санкт-Петербурга в Болгарию, замещающие отмененную полетную программу «Вим-Авиа» до конца сезона. Рейсы перевозчика консолидировал туроператор Solvex. Но в минувшие выходные российские пассажиры авиакомпании Bulgaria Air застряли в аэропорту Бургаса из-за задержек рейсов. Компания объяснила задержки прошедшим 30 июня в Москве штормом.

### RNS; 2017.07.05; «АЭРОФЛОТ» УДВОИЛ КОМПЕНСАЦИЮ ПАССАЖИРАМ ЗА ПИТАНИЕ ПРИ ЗАДЕРЖКАХ И ОТМЕНАХ РЕЙСОВ

«Аэрофлот» в два раза – с 490 до 1000 рублей – повысил номинал ваучера на питание для пассажиров при задержках и отменах рейсов. Изменения вступили в силу с 5 июля 2017 года, сообщили в «Аэрофлоте».

«В соответствии с Федеральными авиационными правилами и внутрикорпоративными стандартами обслуживания «Аэрофлот» предоставляет пассажирам ваучеры на питание в случае ожидания отправления рейса более четырех часов при перерыве в перевозке по вине перевозчика, а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки. Ваучер может быть использован в пунктах общественного питания аэропорта Шереметьево, с которыми у авиакомпании существуют партнерские соглашения. Контрагенты в базовом аэропорту были своевременно уведомлены о вступлении в силу изменений», – отметили в авиакомпании.

«Аэрофлот» в 2016 году первым из российских компаний стал обладателем высокого рейтинга «четыре звезды» Skytrax по качеству сервиса и в пятый раз стал обладателем престижной международной премии SkyTrax World Airline Awards в категории «Лучшая авиакомпания Восточной Европы».

### ИНТЕРФАКС; 2017.07.05; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ С 15 ИЮЛЯ ПОВЫСИТ РЯД СБОРОВ И ТАРИФОВ

Ряд тарифов и сборов увеличится в международном аэропорту «Симферополь» (Крым), следует из приказа Федеральной антимонопольной службы (ФАС), опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

Так, тариф на обслуживание пассажиров на внутренних линиях вырастет на 95,2% – до 205 рублей с человека. Сбор за обеспечение авиационной безопасности увеличится на 42,9% – до 400 рублей за тонну максимальной взлетной массы самолета, сбор за предоставление аэровокзального комплекса на внутренних линиях на 35,6% – до 160 рублей с человека.

Кроме того, вырастет тариф на обслуживание пассажиров на международных линиях – в 1,7 раза, до 420 рублей с человека. Вместе с тем, сбор за предоставление аэровокзального комплекса для таких линий уменьшится на 9,9%, до 320 рублей с человека.

Новые тарифы и сборы будут введены с 15 июля, уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

«Повышение тарифов ООО «Международный аэропорт «Симферополь» обусловлено, прежде всего, необходимостью приведения тарифов в соответствие с текущей экономической ситуацией. Действующие тарифы были установлены в 2015 году и не повышались в течение двух лет, даже на уровень инфляции. Новые регулируемые тарифы, установленные ФАС для аэропорта «Симферополь», будут соответствовать тарифам соседних аэропортов Южного федерального округа», – сказал представитель авиапредприятия.

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения полуострова в состав России.

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах и в настоящее время может принимать все типы воздушных судов. Аэропорт в 2017 году, несмотря на открытие Турции для российских туристов, планирует сохранить пассажиропоток на уровне 2016 года, когда он обслужил 5,2 млн человек.

### ТАСС; 2017.07.05; «АВРОРА» И ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

АО «Авиакомпания «Аврора» и ОАО «Хабаровский аэропорт» подписали меморандум о стратегическом сотрудничестве и партнерстве по развитию внутренних и международных регулярных и чартерных пассажирских перевозок, сообщается на сайте авиакомпании.

«Меморандумом предусмотрена совместная разработка долгосрочного плана развития воздушных перевозок через международный аэропорт Хабаровск (Новый), заключение соглашения об уровне качества обслуживания и договора базирования воздушных судов (ВС) авиакомпании «Аврора», предусматривающего проведение техобслуживания и регламентных работ разных типов ВС с использованием ангарной инфраструктуры аэропорта», – говорится в сообщении.

Стороны также договорились о продвижении брендов и услуг аэропорта Хабаровск и авиакомпании «Аврора» на российском и международном рынках.

АО «Авиакомпания «Аврора»« создана руководством ПАО «Аэрофлот» в 2013 году по поручению правительства РФ. На регулярной основе выполняет полеты по международным маршрутам в Сеул, Пусан, Харбин, Далянь, Пекин, Гонконг, Токио, Саппоро. Внутрироссийские направления авиакомпании представлены маршрутами в города: Хабаровск, Владивосток, Магадан, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Новосибирск, Иркутск, Красноярск, Благовещенск, Тында, Комсомольск-на-Амуре. Также самолеты авиакомпании «Аврора» выполняют регулярные социально значимые рейсы по местным воздушным линиям в Сахалинской области и в Приморском крае.

ОАО «Хабаровский аэропорт» – главный оператор по наземной деятельности в международном аэропорту Хабаровск (Новый), это крупнейший аэропорт Дальневосточного федерального округа РФ, ежегодно обслуживающий около 2 млн пассажиров и 30 тыс. тонн грузов.

### RNS; 2017.07.05; ПАССАЖИРОПОТОК ШЕРЕМЕТЬЕВО В ПЕРИОД КУБКА КОНФЕДЕРАЦИЙ ВЫРОС НА 19,2% – ДО 2,33 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток Шереметьево в период проведения Кубка конфедераций с 16 июня по 3 июля 2017 года вырос на 19,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 2,328 млн человек, сообщили в Шереметьево.

Среди городов, в которых проводились матчи, наибольший прирост пассажиропотока зафиксирован на рейсах в/из Казани (+67%) и Сочи (+33%).

Кубок конфедераций проходил в России с 17 июня по 2 июля. Матчи турнира проходили в четырех городах: Москве, Санкт-Петербурге, Казани и Сочи.